



25. AARG. N^o 4.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Februar 1925.

FORHANDLINGERNE

Mandag den 16. Februar fandt de med spændt Forventning imødesete afsluttende Forhandlinger Sted om Forbedring af Konjunkturtillægget og førte til et tilfredsstillende Resultat. For Regeringen var til Stede ved Forhandlingerne Finansminister *Bramsnæs*, Trafikminister *Friis-Skotte* samt Raadsformand *Kofoed*. Blandt Repræsentanterne for Tjenestemændene var vor Organisations Formand.

Forinden Forhandlingerne tog deres Begyndelse omdeltes et Udkast til Forslag til Lov om Ændringer i Tjenestemandslovens Regler om Stedstillæg og Konjunkturtillæg. Indholdet af Forslaget var Repræsentanterne i alt væsentlig bekendt med.

Finansminister *Bramsnæs* indledede med en kort Gennemgang af Forslagets Bestemmelser og omtalte bl. a. Forslaget om Forhøjelsen af Stedstillægget for København. Forslaget indeholder Ændringer af Stedstillægget og af Konjunkturtillægget. Der foreslaas en Forhøjelse af Stedstillægget for København fra 450 Kr. til 548 Kr. og København bliver eneste By paa denne Sats. De øvrige under gamle a) henhørende Byer henføres til ny Sats b) der bliver paa 480 Kr. — De under gamle Sats b) hørende Byer overføres til ny Sats c) der bliver paa 360 Kr. og endelig bliver de fra gamle Sats c) henhørende Byer henført til en ny Sats d) med 276 Kr. aarlig i Stedstillæg.

Ved Forhandlingen gjordes der Forsøg paa at faa Stedstillæggene under ny b, c og d forhøjet, men det lykkedes ikke, derimod blev der Enighed om, at Tjenestemænd, der ikke falder ind under en af forannævnte Satser og som er bosiddende i Stationsbyer m. m., hvor Levevilkåarene dog er væsentlig forskellige fra det øvrige Land, skulde henføres til en ny Sats med 150 Kr. aarlig i Stedstillæg.

Forhandlingerne angaaende Konjunkturtillægget førte til det Resultat, at Tillægget føres tilbage til den Skikkelse, det havde 31. Marts 1923, dog med enkelte smaa Ændringer for at gøre Beløbene delelige med 12. Endvidere gøres Konjunkturtillægget bevægeligt, saaledes at for hver fulde 2 Portioner (2 × 54 Kr.) Dyrtidstillægget stiger over eller falder under Dyrtidstillægget for første Halvaar 1925 (702 Kr.) til gifte Mænd og dermed ligestillede forhøjes eller nedsættes Konjunkturtillægget med 10 pCt.

Resultatet af Forhandlingerne eller den samlede Forbedring bliver fra 1. April 1925 saaledes:

I *København* for Lokf. paa ældste Lønning 21 Kr. pr. Maaned, paa de to andre Satser 18 Kr. 50 Øre pr. Maaned. — For Lokfb. paa de to laveste Satser 21 Kr. 50 Øre pr. Maaned, paa de to andre Satser 19 Kr. 95 Øre. — *Udenfor København* paa de *nuværende* Satser a, b og c: Lokf. paa ældste Lønning 12 Kr. pr. Maaned, paa de to andre Satser 9 Kr. 50 Øre pr. Maaned.

For Lokfb. paa de to laveste Satser 12 Kr. 50 Øre pr. Maaned og paa de to andre Satsr 10 Kr. 95 pr. Maaned. — Paa den nyoprettede Sats: Lokf. paa ældste Lønning 22 Kr., paa de to andre Satser 19 Kr. 50 Øre. — For Lokfb. paa de to laveste Satser 22 Kr. 50 Øre og paa de to andre Satser 20 Kr. 95 Øre.

Vi skal til Slut gøre opmærksom paa, at i det forelagte Udkast er indføjet en ny Bestemmelse angaaende Overførsel fra en Stedstillægssats til en anden, der siger, at Klassificeringen sker foruden efter Udgifterne til Husleje, Kommuneskat *ogsaa efter saadanne ganske særlige Forhold for Levevilkåarene, der maatte kunne begrunde en Forandring.*

Denne nye Tilføjelse vil sikkert vise sig ikke at være uden Betydning.

Der er efter den Maade, Forhandlingerne er forløbet paa, al Grund til at sige Ministeriet Tak for den Forstaaelse, der vises Tjenestemændene, og det maa haabes, at det ogsaa vil lykkes Ministeriet at føre Forslaget igennem Rigsdagen uden forringende Ændringer.

BOULEVARDBANEN

PROTOKOL

over Forhandling ført mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening den 12. Januar 1925.

Forhandlingsemne: Røg- og Dampplagen i Boulevardbanetunnelen.

Til Stede var: For Generaldirektoratet: Chefen for Baneafdelingen og Maskindirektøren.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Rich. Lillie, Lokomotivfører C. M. Christensen og Lokomotivfører K. Johansen. Sidstnævnte førte Protokollen.

Chefen for Baneafdelingen: Bød Velkommen og meddelte, at naar der var indbudt til Forhandling, skønt dette ikke var forlangt i Foreningens Skrivelse, saa skyldtes det, at Sagen ikke var egnet for en skriftlig Besvarelse.

Med Hensyn til de i Foreningens Skrivelse fremsatte Ønsker og de Foranstaltninger, der kunde gennemføres for at mindske Røg- og Dampplagen i Boulevardbanetunnelen, da kan man dele disse i fem Grupper.

Gruppe 1 omfatter Kullene. Her har For-

eningen fremsat Ønsket om, at der til Lokomotiverne, der kører gennem Tunnelen, kun anvendes røgsvage Kul; dette Ønske har man allerede imødekommet, idet Kulgaardene i Helsingør, Østerbro og ved Remiseanlægget ved Dybbølsbroen er forsynede med Wales Kul, ligesom der kan faas Wales Kul i Kulgaarden paa Godsbanegaarden.

Rich. Lillie: Det er rigtigt, at denne Foranstaltning er gennemført, det er nok røgsvage Kul, der nu leveres disse Steder, men kan man ikke faa endnu bedre Kul?

Maskindirektøren: Jo, der findes jo bedre Kul, og man skal være opmærksom herpaa. Jeg har bemærket, at man til Kørsel paa Boulevardbanen ogsaa har anvendt Lokomotiver, der er kulforsynede i Kulgaarde, hvor der ikke findes røgsvage Kul, er dette Forhold ændret?

C. M. Christensen: Nej, men Personalet forsyner disse Lokomotiver med Wales Kul, naar de skal anvendes til Kørsel paa Boulevardbanen.

Rich. Lillie: Kan man betragte det som fastslaaet, at alle Lokomotiver, der skal anvendes i Tunnelen, vil faa røgsvage Kul?

Maskindirektøren: Ja.

C. M. Christensen: Skulde gøre opmærksom paa, at det var af stor Betydning, hvorledes Lokomotiverne behandledes i Remiserne, en Instruktion til Depoterne om, at Lokomotiverne ikke maatte fyldes op med Kul i Fyret og Vand i Kedlen, det er nu ofte saaledes, og det skaber Vanskelighed ved at faa Fyret i Orden inden Afgang og kan bevirke større Røgdudvikling end nødvendigt.

Maskindirektøren: Distriktet skal blive underrettet herom.

Chefen for Baneafdelingen: Gruppe 2 er Spørgsmaalet om at vinde Tid i Tunnelen.

Rich. Lillie: Den bedste Løsning af dette Spørgsmaal vilde være, at Køretiden altid var ens, uanset Togarten og Forbud mod, at der vindes Tid. Maatte anse en Køretid af 5 Min. mellem Kh.—Kn.—Kk. og omvendt for passende, det vilde uden Tvivl medvirke til at nedsætte Røg- og Dampplagen, og det vil betyde en Lettelse for Fremførelsen af Togene, at Køretiden altid var den samme, nu er den 4—4½—5 Min.

Chefen for Baneafdelingen: Mente ikke man fik Trafiktjenesten til at gaa med til en Forlængelse af Køretiden, skulde Køretiden gøres ensartet maatte den sikkert sættes til 4½ Min.

C. M. Christensen: Mente, at man kunde opnaa den ønskede Forlængelse af Køretiden ved at gøre Opholdet paa Kn. Station kortere, hvilket formentlig kunde lade sig gøre; ved at sætte Køretiden til 4½ Min. for alle Tog, vilde man

blot gøre Forholdet vanskeligere for de største Tog, der nu har 5 Min.

Chefen for Baneafdelingen: Kunde anbefale, at man ikke forlangte af Lokomotivførerne, at de skulde vinde Tid paa Kørslen gennem Tunnellen. Lovede at forelægge dette Spørgsmaal for Generaldirektoratet.

Chefen for Baneafdelingen: Det 3. Spørgsmaal er om Togopvarmningen, og man har ikke noget imod, at der lukkes for Varmetilførelsen, som af Foreningen foreslaaet, og der vilde blive udsendt Instruktion om, at Lokomotiverne og Kedelvogne skal lukke for Varmeledningen, forinden Toget kører ind i Tunnellen.

Det 4. Spørgsmaal er Aftrækshullerne; her er Statsbanerne ikke i Stand til at foretage Forandringer, idet man ikke raader over Gaden over Kn. Station og Boulevardbanetunnellen.

C. M. Christensen: Kunde man ikke anbringe nogle U-formede Render under Loftet paa Kn. Station, som kunde føre Røg og Damp fra Lokomotiverne hen til de nuværende Aftrækshuller, det vilde da ikke gøre saa meget, om Lokomotivet ikke kom til at holde nøjagtig under Aftrækshullerne.

Maskindirektøren: Er Forholdet saaledes, at der er Træk nok, saa at saadanne Render vil kunne lede Røgen og Dampen hen til Aftrækshullerne?

C. M. Christensen: Ja, det vil jeg antage.

Chefen for Baneafdelingen: Lovede at forsøge med Anbringelse af saadanne Render.

Det 5. Spørgsmaal er om Ventilationen. Denne er vanskelig, men at lave noget der har Betydning, vil være umaadeligt kostbart, men man vilde ikke vige tilbage herfor, dersom man troede, det vilde hjælpe, men man havde den Opfattelse, at det ikke var muligt, at forbedre nævneværdigt.

Rich. Lillie: Af de 6 Ventilatorer, der findes, er kun de 2 i Virksomhed, kunde man ikke nedbryde de to Pavilloner, som findes ved Gøthersgade og Nørregade, de Ventilatorer, der findes disse Steder, er jo alligevel ingen Nytte til, og saa lave Aftrækshuller i Stedet for, det vilde uden Tvivl hjælpe betydeligt.

Chefen for Baneafdelingen: Det vil maaske ogsaa være vanskeligt, idet Københavns Kommune i disse Pavilloner har lagt Beslag paa nogle Rum, men det var dog muligt, at der kunde findes en Løsning af Spørgsmaalet, evt. kunde man i hvert Fald fjerne Ventilatorerne og bruge de Huller, hvori der sad, som Aftrækshuller, evt. lave noget om paa Bygningerne, dette Spørgsmaal vilde man tage under Overvejelse.

Kunde iøvrigt ikke give Foreningen Medhold med Hensyn til Faremomentet, der findes i Boulevardbanetunnellen de bedste Sikringsan-

læg, der overhovedet findes, man har dem ingen Steder bedre.

Rich. Lillie: Henleder Opmærksomheden paa Kn. Stations Vedligeholdelse og Belysning.

Chefen for Baneafdelingen: Man vil drage Omsorg for den bedst mulige Belysning paa Kn. Station, og at Stationen altid blev holdt godt hvid, det er et Punkt, som man maaske hidil har forsømt, men man forstod, at det havde Betydning.

Rich. Lillie: Der er ved et af Sporene i Kn. Station anbragt nogle Orienteringsmærker, kunde ønske, at man ogsaa anbragte saadanne ved de øvrige Spor, samt at de belystes f. Eks. saaledes, at Lyset ved Mærkerne tændes, naar Toget kører ind paa Stationen.

Men Hensyn til Faremomentet, da er det til Stede i det Øjeblik, Lokomotivføreren ikke kan se frem for sig, og f. Eks. ikke kan se et rødt Lys, der paabyder ham at stoppe; dette kan forekomme i det Øjeblik, Sikringsanlægget svigter, og det kan selv det bedste Anlæg.

Vilde dog mene, at naar de Foranstaltninger, hvorom man havde drøftet, blev gennemført, vilde Forholdene ganske sikkert blive betydelig bedre.

Chefen for Baneafdelingen: Lovede at tage Spørgsmaalet om Orienteringsmærker under Overvejelse.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Følgende Skrivelse er i Henhold til ovenstaaende Forhandling under 11. ds. tilsendt 1. Distrikt:

»I Anledning af den under 12. f. M. mellem Generaldirektoratet og Foreningen førte Forhandling om Kørslen paa Boulevardbanen har man D. D. anmodet 1. Distrikt om ved Rundskrivelser eller paa anden Maade at foranledige,

- 1) at alle Lokomotiver, der skal passere Boulevardbanen, altid forsynes med røgsvage Kul (Waleskul) til Brug under denne Kørsel,
 - 2) at de paagældende Maskindepoter instrueres om, at det for Kørslen paa Boulevardbanen er af stor Betydning, hvorledes Lokomotivernes Fyr inden Udkørslen behandles i Remisen, og at Lokomotiverne ikke maa fyldes unødigt op med Kul i Fyret og Vand i Kedlen, hvorved der skabes Vanskelighed ved at faa Fyret i Orden inden Afgang og opstaaer Fare for unødig Røgudvikling under Kørslen paa Boulevardbanen, samt
 - 3) at der under Togenes Kørsel i Tunnellen spærres for al Damptilførsel til Togopvarmningen.
- Hvilket herved meddeles.

DYRTIDSTILLÆGGET

Som bekendt sker der ikke denne Gang nogen Stigning af Dyrtidstillægget, endskønt Udgiftstallet steg 4,2 pCt. Naar der ikke fandt nogen Forandring Sted skyldes det, at Udgangspunktet (Midtpunktet) for Beregningen af Tjenestemændenes Dyrtidstillæg (*Udgiftstallet 3466*) omtrent var naaet sidste Gang. — Ved den forrige Stigning af Udgiftstallet kom dette til at ligge 2,1 pCt. under forannævnte Tal, og da en Stigning af Dyrtidstillægget kun sker for hver fulde 3 pCt., Udgiftstallet afviger fra 3466, skulde der denne Gang en Stigning paa 5,1 pCt. for at opnaa en Portion. — Der manglede kun en Stigning af 32 Kr. eller 0,9 pCt.

Det er i hvert Fald en Trøst, at der ogsaa skal en lignende Nedgang i Pristallet for at bevirke en Reduktion af Dyrtidstillægget.

Vi hidsætter nedenstaaende Redegørelse fra statistiske Efterretninger til Forklaring af

Prisniveauet.

Det statistiske Departement har siden 1915 foretaget Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Den sidste Beregning foretoges i Juli 1924, og Resultatet blev offentliggjort i »Statistiske Efterretninger« Nr. 24, 1924. Beregningen er nu ført op til Januar 1925.

Ved Opgørelsen er man — ligesom ved de nærmest foregaaende Opgørelser — gaaet ud fra Forbruget i en Husholdning, saaledes som dette var i 1922, og man har derefter beregnet, hvad dette Forbrug vilde koste, betalt med de i Januar 1925 gældende Priser. Det Forbrug, der er benyttet, er opstillet i Overensstemmelse med Statistikken over Husholdningsregnskaber for Arbejderfamilier saavel i Hovedstaden som i Provinsbyerne og i Landdistrikterne og med en samlet aarlig Udgift, beregnet efter de i Juli 1914 gældende Priser, paa gennemsnitlig 2 000 Kroner.

Med Hensyn til Fremskaffelse af Prisoplysninger og Beregningernes Udførelse er man gaaet frem ganske paa samme Maade som ved tidligere Beregninger. Gennemsnitspriserne for de enkelte Varer eller Varegrupper er for Fødevarer, Brændsel og Belysning og en Del andre Varer beregnet paa Grundlag af Priser, indberettet af Kommunalbestyrelserne i Hovedstaden,

Provinsbyerne og noget over 100 Landkommuner. Prisbevægelsen for Beklædning, Isenkramvarer, Husholdningsartikler o. s. v., for hvilke der ikke haves direkte Prisoplysninger, er beregnet paa Grundlag af Oplysninger, som Departementet har modtaget fra forskellige Organisationer og større Handels- og Produktionsfirmaer med særlig Sagkundskab paa disse Omraader, saavel for Hovedstaden som for det øvrige Land. Ligesom ved de tidligere Beregninger har man anvendt Gennemsnittet af Priserne for de to sidste Kvartalsundersøgelser, denne Gang altsaa for Oktober 1924 og Januar 1925.

Resultatet af Beregningerne fremgaar af nedenstaaende Oversigt, i hvilken er meddelt, hvorledes de Udgifter, der i Juli 1914 udgjorde 2 000 Kr., fordeler sig paa de sædvanlig benyttede Hovedgrupper af Fornødenheder dels pr. Juli 1924 og Januar 1925.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:

	Juli 1914	Juli 1924	Jan. 1925
	Kr.	Kr.	Kr.
Fødevarer.....	835	1 673	1 794
Klæder, Fodtøj, Vask . .	225	601	623
Bolig.....	248	421	421
Brændsel og Belysning..	81	241	224
Skatter, Kontingenter o. l.	203	504	504
Andre Udgifter.....	408	846	846
Ialt... 2 000		4 286	4 412

Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Juli 1914 (Udgiften i Juli 1914 = 100):

	Juli 1914	Juli 1920	Juli 1922	Juli 1924	Jan. 1925
Fødevarer.....	100	253	184	200	215
Klæder, Fodtøj, Vask . .	100	355	217	267	277
Bolig.....	100	130	155	170	170
Brændsel og Belysning..	100	563	301	298	277
Skatter, Kontingenter o. l.	100	227	255	248	248
Andre Udgifter.....	100	247	203	207	207
Ialt... 100		262	199	214	221

Ved Beregningen pr. Januar 1925 var det samlede Udgiftstal for hele Budgettet altsaa 4 412 Kr., medens det tilsvarende Tal pr. Juli 1924 blev opgjort til 4 286 Kr.

Oversigten indeholder tillige Tal for den procentvise Prisstigning for de enkelte Varegrupper, idet hver enkelt Udgiftspost efter Priserne i Juli 1914 er sat lig 100, og Udgiftstallene til de forskellige Tidspunkter er sat i Forhold hertil.

Herefter har Stigningen siden Juli 1914 været: for Fødevarer 115 pCt., for Klæder, Fodtøj og Vask 177 pCt., for Bolig 70 pCt., for Brændsel og Belysning 177 pCt., for Skatter, Kontingenter o. s. v. 148 pCt., for andre Udgifter 107 pCt. og den samlede Stigning for hele Budgettet udgør 121 pCt. Indextallet for Prisstigningen (Pristallet) er saaledes pr. Januar

1925 221, hvilket Tal siden Juli 1924 er steget med 7 Points.

De siden Juli 1914 beregnede Pristal fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

Juli 1914	100	Juli 1920	262
Juli 1915	116	Januar 1921	264
Februar 1916	124	Juli 1921	237
Juli 1916	136	Januar 1922	212
Februar 1917	146	Juli 1922	199
Juli 1917	155	Januar 1923	198
Februar 1918	166	Juli 1923	204
Juli 1918	182	Januar 1924	209
Januar 1919	190	Juli 1924	214
Juli 1919	211	Januar 1925	221
Januar 1920	242		

Med Hensyn til Prisbevægelsen indenfor de enkelte Varegrupper skal bemærkes, at Prisstigningen for Bolig i Overensstemmelse med tidligere Beregninger er holdt uforandret fra Juli til Januar, idet Juliberegningerne hviler paa den aarligt foretagne Statistik over Husejstigningen (den sidst foretagne for November 1923). Ligeledes er Skatter og Kontingenter uforandret som ved Beregningen i Juli 1924, hvilket ogsaa er Tilfældet med Gruppen »Andre Udgifter«, der indeholder en Række forskellige Poster: Vedligeholdelse af Inventar m. m., Tobak, Fortæring udenfor Hjemmet, Aviser m. m. Derimod er der Stigning i Udgiften til Fødevarer, idet der har været Prisstigning for alle de herhen hørende Varer med Undtagelse af Sukker, tørrede Frugter og enkelte andre mindre betydningsfulde Varer. Ligeledes har der været en Stigning i Udgiften til Beklædning, medens Udgiften til Brændsel og Belysning er gaaet lidt ned som Følge af lavere Priser paa Kul og Koks samt Gas.

Beregningen for den Prisforskydning, der efter Tjenestemandsløven af 12. September 1919 skal anvendes ved Fastsættelsen af *Tjenestemændenes* Dyrtidstillæg for Halvaaret April—September 1925, har man foretaget paa Grundlag af det til Beregning af Pristallet tidligere anvendte Budget fra Tiden før Krigen, idet Tjenestemandsløvens § 91 fastsætter, at Beregningen foretages efter »det af Det statistiske Departement ved Beregningen af Bevægelsen i Detailpriserne hidtil benyttede Normalregnskab«; iøvrigt vilde Resultatet med Hensyn til Tjenestemændenes Dyrtidstillæg være blevet det samme, hvis Beregningen var udført paa Grundlag af Budgettet for 1922.

For den Del af det tidligere Budget, der indgaar i Beregningen af Tjenestemændenes Dyrtidstillæg (Fødevarer, Beklædning, Brændsel og Belysning samt Bolig), d. v. s. alle Udgiftsposterne i det omhandlede Husholdningsbudget undtagen de to sidste (Skatter, Kontingenter o. s. v. og Andre Udgifter), var Udgiften i Juli 1919 3 466 Kr.

Efter Tjenestemandsløven blev Dyrtidstillægget fastsat til 702 Kr. aarlig for Gifte (fra Oktober 1919), og dette Tillæg skal for hvert Halvaar pr. 1. April og pr. 1. Oktober forhøjes eller nedsættes med 54 Kr. aarlig for hver fulde 3 pCt., Udgiftstallet ændres i Forhold til Udgiftstallet i Juli 1919. Ugifte Tjenestemænd faar to Trediedele af Dyrtidstillægget for gifte Tjenestemænd.

Siden den første Fastsættelse af Dyrtidstillægget har Udgiftstallet og dermed Dyrtidstillægget forandret sig paa følgende Maade:

	Udgifts- tal Kr.	Stig- ning i pCt.	Dyrtidstillæg pr. Aar	Gifte Kr.	Ugifte Kr.
Juli 1919 ..	3 466	—	$\frac{1}{10} 19 - \frac{31}{3} 20$	702	360
Januar 1920	4 020	16,0	$\frac{1}{4} 20 - \frac{30}{3} 20$	972	648
Juli 1920 ..	4 302	24,1	$\frac{1}{10} 20 - \frac{31}{3} 21$	1 134	756
Januar 1921	4 363	25,9	$\frac{1}{4} 21 - \frac{30}{3} 21$	1 134	756
Juli 1921 ..	3 716	7,2	$\frac{1}{10} 21 - \frac{31}{3} 22$	810	540
Januar 1922	3 220	÷ 7,1	$\frac{1}{4} 22 - \frac{30}{3} 22$	594	396
Juli 1922 ..	3 076	÷ 11,2	$\frac{1}{10} 22 - \frac{31}{3} 23$	540	360
Januar 1923	3 023	÷ 12,8	$\frac{1}{4} 23 - \frac{30}{3} 23$	486	324
Juli 1923 ..	3 167	÷ 8,6	$\frac{1}{10} 23 - \frac{31}{3} 24$	594	396
Januar 1924	3 274	÷ 5,5	$\frac{1}{4} 24 - \frac{30}{3} 24$	648	432
Juli 1924 ..	3 393	÷ 2,1	$\frac{1}{10} 24 - \frac{31}{3} 25$	702	468
Januar 1925	3 539	2,1	$\frac{1}{4} 25 - \frac{30}{3} 25$	702	468

Den sidste Beregning giver altsaa en Stigning i Udgiftstallet fra Juli 1919 paa 73 Kr. eller 2,1 pCt., og Dyrtidstillægget vil herefter i Henhold til den gældende Lov for Halvaaret April—September 1925 være at beregne efter et aarligt Beløb af 702 Kr. for gifte og 468 Kr. for ugifte.

SYGEDAGEBEREGNINGEN

I forrige Nummer meddelte vi, paa Grund af forskellige Forespørgsler, hvorledes Bestemmelserne om Sygedageberegningen og Fradragsbestemmelserne skulde forstaaes. Vi er imidlertid blevet gjort opmærksom paa, at den af os givne Fortolkning ikke er rigtig, hvilket vi havde grundet Formodning om maatte være Tilfældet, fordi den var fremkommet fra en saadan Side, at vi ikke nærede ringeste Tvivl om Rigtigheden, saa meget mere, som vi en Gang tidligere sidste Foraar, ogsaa paa Grund af Forespørgsel, har haft samme Redegørelse i Bladet.

Fejlen i vor Omtale bestaar i, at Frigørelse for hafte Sygedage *altid* finder Sted, naar en Tjenestemand i 2 henholdsvis 3 Aar *ikke* har over 30 Sygedage.

Man skal altsaa ikke afvente det Tidspunkt, at de 180 henholdsvis de 250 Sygedage er naaet forinden Frigørelse kan finde Sted.

FÆLLESUDVALGET

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har under 22. Januar d. A. fremsendt følgende Skrivelse til Generaldirektoratet:

Som det vil være Generaldirektoratet bekendt, foreslog et Flertal inden for Sparekommissionen af 1921, at den i Tjenestemandsløvens § 1289 Stk. 1 indeholdte Bestemmelse, hvorefter der ydedes Time- og Dagpenge for Fraværelse ud over 2 km, skulde ændres saaledes, at Afstanden sættes til 4 km; og at Rigsdagen vedtog den fornødne Lovændring.

Men et Mindretal (Nr. 1) modsatte sig denne Ændring med følgende Motivering: »Ved Statsbanerne har der i den sidste Menneskealder været ydet Dag- og Timepenge, naar Tjenestemændene maatte fjerne sig mere end 2 km fra Hjemstedet. At ændre 2 km til 4 km vil være ensbetydende med at forlange, at Tjenestemændene selv skal afholde uundgaelige Rejseonkostninger, hvormed ogsaa de kortere Rejser er forbundne; men saadanne økonomiske Tab kan Tjenestemændene ikke bære«; (jfr. Sparekommissionens 1. Betænkning Side 46).

Tiden efter har da ogsaa bekræftet Rigtigheden heraf. Fællesudvalget skal derfor nu tillade sig at anmode om, at den i Ordre A 14, Side 174 nederst og Side 175 øverst indeholdte Bestemmelse maa blive ændret saaledes:

»Saafremt en Tjenestemand paa et uden for København, Frederiksberg og Hellerup Kommuner beliggende Tjenestested udstationeres inden for en Afstand af 4 km, henholdsvis Kommunegrænsen, tilkommer der ham 2,50 Kr. pr. paabegyndt Døgn, forsaavidt han fjernes mere end 2 km fra sit Tjenestested og Udstationeringen varer over 6 Timer. Medfører Udstationeringen Overnatning har Tjenestemanden Krav paa, at Statsbanerne stiller forskriftsmæssigt Soverum til hans Raadighed; i modsat Fald tilkommer der ham sædvanligt Natstillæg.«

Ved denne Bestemmelse har man altsaa ikke tilsigtet at ændre Lovens Bestemmelse om Afstanden, men søger kun at skaffe Tjenestemanden en saadan Godtgørelse, at han under Udstationeringen kan købe et Maaltid Mad og betale for Værelse, saafremt Overnatning er nødvendig og Statsbanerne ikke stiller Soverum til hans Raadighed.

Man tillader sig eventuelt at anmode om mundtlig Forhandling.

DE TYSKE STATSBANERS OMORGANISATION

Den opmærksomme Iagttagelse vil forlængst have bemærket paa de mange tyske Godsvogne, som befordres paa de danske Jernbaner, at det bekendte hvide Skilt med den flakte Ørn paa Vognene fra Preussens Omraade og med Bogstaverne »K. P. E. V.«, »Königlich Preussische Eisenbahn Verwaltung« for længe Siden er forsvundet. Paa samme Maade ser man ikke mere Jernbanevogne fra de tidligere Kongeriger Sachsen, Bayern eller Würtemberg paamalede »Königlich Sächsische Staats Eisenbahnen«, »Königlich Bayrische Staats Eisenbahnen« o. s. v., og ligeledes er de bestemte Farver, hvormed disse Landes Godsvogne var malede, de sachsiske graa, de bayernske grønne o. s. v., nu forandret, alle Godsvogne fra de tyske Statsbaner har nu den tidligere preussiske røde Farve og er paamalede »Deutsche Reichsbahn« samt Navnet paa Jernbanedirektionsomraadet uafset, hvor dette ligger i det tidligere af flere Stater bestaaende tyske Rige.

Paa lignende Maade er alle de mange forskellige Lokomotivtyper fra hele Riget blevet omnummererede og samlede i forskellige Litra Grupper med tilsvarende Betegnelse efter deres Type og paa en meget sindrig og anskuelig Maade, som vi dog ikke skal komme ind paa her.

Aarsagen til hele denne Forandring var i første Linie Omvæltningen i hele det tyske Rige efter Verdenskrigen, hvorefter dette nu er en Republik, og siden er efter Londonkonferencen de tyske Rigsbaners Drift af forretningsmæssige Hensyn overgaaet til et *Rigsjernbaneselskab*. — Det vil ikke være uden Interesse at se, hvorledes de tidligere saa mønsterværdige tyske Jernbaner nu drives, og vi skal derfor i det følgende meddele lidt herom.

Naar Underskudet paa det tyske Rigsbudget i Inflationsperiodens sidste Fase kunde antage saadanne Dimensioner, at der var Maaneder, i hvilke Indtægterne kun udgjorde nogle faa Procent af Udgifterne, skyldes dette ikke mindst de umaadelige Tilskud, som Driften af Rigsjernbanerne krævede. Thi jo hastigere Dollarkursen steg, des vanskeligere blev det for Banerne at faa Driftsregnskabet til at balancere, idet Udgifterne stadig ilede forud for Indtægterne. Selv det i August 1923 indførte Tarifsysteem, der gjorde det muligt at regulere Taksterne med faa Dages Varsel, førte ikke til noget tilfredsstillende Resultat, vel nok for en stor Del, fordi man ikke vovede at tage Skridtet helt ud saalænge Guldregningen endnu kun delvis var trængt igennem paa Erhvervslivets Omraade, og det var derfor først, da man samtidig

med Rentemarkens Indførelse gik over til at fastsætte Taksterne i Guld, at de tyske Jernbaner fik Mulighed for en rentabel Drift. For Stabiliseringsbestræbelsens heldige Udfald maatte det paa den anden Side være af ganske afgørende Betydning, at Jernbanerne ikke fortsat tyngede paa Rigets Budget, og man besluttede sig derfor i Begyndelsen af November til en saa klækkelig Forhøjelse af Taksterne, at disse fra at have udgjort 59 pCt. af Førkrigsniveauet med eet Slag blev sat op til 225 pCt. af dette. Jævnside hermed gik betydelige Personaleindskrænkninger, »Beamtenabbau«, som vakte stor Bitterhed i Jernbanepersonalets Fagpresse, og som tidligere har været omtalt her i Bladet. Disse Foranstaltninger var imidlertid saa virkningsfulde, at Jernbanerne siden November Maaned 1923 ikke mere har belastet Rigets Budget, men tvertimod har figureret paa dettes Indtægtsside, omend ikke med saa store maanedlige Beløb, som vil kunne paaregnes, naar Personalreduktionen er helt gennemført.

Efterhaanden viste det sig dog, at man var kommet meget for højt op med Taksterne, og i Januar og Marts gennemførtes derfor forskellige Reduktioner, der dog ikke bragte Taksterne længere ned, end at disse vedblivende ligger væsentlig over det almindelige Prisniveau. En Sammenligning med andre Lande viser da ogsaa, at Fragterne nu ligger betydeligt højere i Tyskland end i de fleste andre Lande. Sætter man Gennemsnitstaksten for 7 forskellige Varer til 100 i Tyskland, har man for nedennævnte Lande følgende Tal (Juli 1924):

Holland	74
Belgien	38
Frankrig	49
Schweiz	153
Italien	45
Sverige	116
Polen	74
Czekoslovakiet	66
Ungarn	74
Østrig	66

Fra Regeringens Side var man imidlertid klar over, at der tiltrængtes en gennemgribende Omorganisation af hele den tyske Jernbaneledelse, og allerede i Efteraaret 1923 behudedes det derfor, at Jernbanerne vilde blive indordnet under en i sig selv hvilende Institution, der skulde ledes efter saadanne Principper, at Riget kunde faa en rimelig Forrentning af sine Penge, ligesom Tilfældet var før Krigen, da de normal-sporede Jernbaner aarlig indbragte Riget og Enkeltstaterne et Overskud paa 1 Milliard Mark.

Den i Overensstemmelse med disse Planer tilvejebragte Ordning, der nærmere udformedes i Nødforordningen af 1. Februar 1924, vil dog kun blive af rent midlertidig Karakter, idet den

om kort Tid maa vige for den af Daweskomiteen foreslaaede Ordning, der paa een Gang tilsigter at skaffe Tyskland et velorganiseret Jernbanesystem og de allierede Erstatningsbetalinger.

Ifølge denne Plan, der nu er endelig vedtaget af alle de interesserede Parter, efter at den paa Londonkonferencen var undergaaet visse Forandringer, vil Driften af de tyske Rigsjernbaner blive overdraget et særligt *Rigsjernbaneselskab*, hvis Opgave det skal være at drive Banerne efter forretningsmæssige Grundsætninger, dog med skyldig Hensyntagen til det tyske Samfunds Interesser. Koncessionen omfatter ogsaa Baner, som senere maatte blive erhvervet af Riget, og Selskabet har Ret til under Forbehold af Rigets Sanktion at opsætte nye Baner, ja det kan endog af Riget tilpligtes dertil, dog kun under Forudsætning af, at Riget afholder de med Anlægget forbundne Udgifter og holder Selskabet skadesløst for et eventuelt Underskud paa Driften af saadanne Banestrækninger. Ved Udgangen af 1964 overgaar samtlige Aktiver vederlagsfrit til Riget, forsaavidt samtlige Reparationsobligationer og Præferenceaktier (se nedenfor) til den Tid er amortiserede. Afsluttes Amortisationen paa et tidligere eller senere Tidspunkt, forkortes eller forlænges Koncessionstiden tilsvarende.

Rigsbaneselskabet er ikke noget egentlig Aktieselskab, men en juridisk Person af særegen Art, paa hvilken Aktieselskabslovgivningen kun i begrænset Omfang finder Anvendelse. I Stedet for en Generalforsamling har det et *Forvaltningsraad*, der bestaar af 18 Medlemmer, som vælges af Rigsregeringen, halvt af Reparationskreditorerne, dog saaledes at Præferenceaktionærerne senere skal have Ret til at besætte nogle af de Pladser, som Rigsregeringen raader over; selv i saa Fald skal samtlige 9 Pladser dog besættes med Tyskere. Forvaltningsraadets Præsident, der skal være en Tysker, vælges for et Aar ad Gangen med tre Fjerdedels Majoritet. Da hans Stemme i Tilfælde af Stemmeligbed gør Udslaget, vil der altsaa under ingen Omstændigheder kunne fattes nogen Beslutning, som samtlige tyske Medlemmer er imod. Forvaltningsraadet træffer Beslutning i alle Spørgsmaal, der ligger uden for den daglige Drift, men kan iøvrigt delegerer en større eller mindre Del af sin Myndighed til et særligt Arbejdsudvalg paa 6 Medlemmer.

Den daglige Forretningsførelse forestaas af en tysk *Direktion* bestaaende af Generaldirektøren og et Antal Direktører, men saaledes at Ansvaret i Forhold til Forvaltningsraadet alene paahviler Generaldirektøren.

Til Varetagelse af Reparationskreditorernes Interesser vælger de udenlandske Medlemmer

af Forvaltningsraadet en særlig Embedsmand, *Jernbanekommissæren*, hvis Opgave det skal være at følge Selskabets Virksomhed fra Dag til Dag. Han kan af Jernbaneledelsen kræve sig meddelt Oplysninger af enhver Art og skal straks fremsætte sine eventuelle Klagepunkter for Forvaltningsraadet, der træffer den endelige Afgørelse i Sagen, dog under Rekurs til en neutral Voldgiftsdommer. Hvis Selskabet ikke rettidig betaler Renter og Afdrag, gaar Kommissærens Beføjelse imidlertid langt videre. Han kan da paa egen Haand sætte Taksterne op eller kræve Udgiftsbesparelser gennemført, ja under særlige Omstændigheder har han endog Ret til efter Forhandling med Repræsentanter for Reparationskreditorerne selv at overtage Driften. Saasnart Underskudet er dækket overgaar Banerne imidlertid paany til normal Drift.

Ogsaa Riget har iøvrigt en vis Tilsynsret overfor Banerne. Alle Beslutninger, der træffes angaaende Ændringer af tekniske Anlæg, Indstilling af Driften paa visse Linier o. s. v. skal saaledes sanktioneres af Regeringen, der yderligere har nogen Indflydelse paa Selskabets Tarifpolitik og Køreplansfastsættelse. Hvor almene Hensyn taler derfor, kan Riget tillige kræve visse Takster nedsat, dog kun under Hensyn til, at Selskabets Økonomi ikke derved lider Skade.

Selskabets *Grundkapital* er fastsat til 15 Milliarder Mark, hvoraf 2 Milliarder Præferenceaktier og 13 Milliarder Stamaktier. Af Præferenceaktierne anvendes 500 Millioner til Reparationsbetalinger, medens Resten er bestemt til Dækning af Selskabets Kapitalbehov. Stamaktierne, hvis Paalydende omtrent svarer til den i Banerne nedlagte Kapital, overgives Riget og Enkeltstaterne. Og hvad endelig Reparationskreditorerne angaar, finder deres Interesse i Jernbanerne Udtryk i Udstedelsen af en 5 pCt. Reparationsobligation, lydende paa 11 Milliarder og amortisabel i Løbet af 40 Aar. Overskudets Fordeling foregaar efter ret udviklede Regler og saaledes, at der ikke vil blive Tale om noget Udbytte til Stamaktionærerne, før Obligationsejerne og Præferenceaktionærerne har modtaget ca. 1100 Millioner Mark, altsaa et lignende Beløb, som de tyske Jernbaner før Krigen afkastede under langt gunstigere Forhold.

Bx.

HAR KOLDTRYKPRØVER AF KEDLER BETYDNING?

Som bekendt krævedes der tidligere, ifølge »Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.«, at Skibskedler under 12 Aar blev koldtrykprøvet hvert 3. Aar og derefter hvert 2. Aar ved et Tryk

af 1,75 Gange Kedeltrykket. Denne Bestemmelse er jo imidlertid nu ændret derhen, at Skibskedler — forsaavidt samtlige Dele er tilgængelige for Eftersyn — kun skal trykprøves efter større Reparationer, og naar Kedlen har været udtaget, samt naar Skibstilsynet iøvrigt finder det fornødent. Nye Kedler skal koldtrykprøves ved et Tryk, der er $1\frac{1}{2}$ Gange Kedeltrykket + 3,5 kg/cm², og ældre Kedler skal, i de ovennævnte Tilfælde kun prøves ved et Tryk, der er $1\frac{1}{2}$ Gange Kedeltrykket.

For Landkedler gælder endnu de hidtidige Regler, nemlig Koldtrykprøve hvert 4. Aar og Trykkets Størrelse er $\frac{2}{3} \times$ Kedeltrykket for Kedler, hvis Kedeltryk er 7,5 Atmf. Ved Kedler med højere Kedeltryk er Koldtrykket kun Kedeltrykket + 5 kg/cm².

Initiativet til Ændring af de hidtidige Regler for Koldtrykprøve af Skibskedler er udgaaet fra Klassifikationsselskaberne som et Udtryk for den Skepsis, hvormed man i de senere Aar har betragtet Koldtrykprøvens Betydning.

Det hævdes bl. a. at en Kedel kan modstaa Koldtryk, selvom Godstykkelser paa et enkelt Sted er ganske ringe; men naar Kedlen kommer under Damptryk, og Materialet udsættes for Varmespændinger, brister det. Endvidere har man fremsat den Anskuelse, at ved et Koldtryk, der langt overstiger Kedeltrykket udsættes Materialet for saa stærke Spændinger, at dets Elasticitetsgrænse overskrides og Strukturen ændres, saa at Kedlen besidder mindre Materialstyrke efter Koldtrykprøven end før denne. For denne sidste Antagelse taler den Kendsgerning, at flere Kedelsprængninger baade i Ulandet og herhjemme (sprængt Damphat paa en Uddybningsmaskine, Kedelsprængningen paa Gosch's Tændstikfabrik og i Uddybningsmaskinen »Jupiter II«) netop er indtruffet kort Tid efter at Kedlen ved Koldtrykprøve var befundet at være i driftsmæssig Tilstand.

Det kan jo imidlertid ogsaa formodes, at de paagældende Kedelsprængninger alligevel vilde have fundet Sted, omend paa et noget senere paa et noget senere Tidspunkt.

Da der saaledes hersker Tvivl om Spørgsmaalet vil det sikkert være af Interesse at stifte Benkendtskab med en i »Zeitschrift f. Dampf-kessel u. Maschinenbetrieb« (2. Maj 1924) offentliggjort Artikel om dette Emne, hvilken vi nedenfor gengiver i Oversættelse:

»Saafremt en Koldtrykprøve sker under Iagttagelse af de nødvendige Forsigtighedsforanstaltninger og der foretages omhyggelige Observationer, kan den anses for at være paa-lidelig. Dette er dog hyppigst ikke Tilfældet, i Særdeleshed ved Kedler, som i længere Tid har været under Drift, saa at Kedlen efter Prøven er i daarligere Tilstand end før denne.

Koldtrykprøve består jo i, at Kedlen udsættes for et højere Tryk end det normale Kedeltryk, for at man derved kan opdage utætte Steder, Svagheder i Materialet og lignende Fejl. Den almindelige Regel er, at Trykket trinvis forøges indtil det dobbelte af Kedeltrykket. De Utætheder, som viser sig ved Naglesamblinger og andre Forbindelser, maa straks tætnes paa fyldestgørende og endelig Maade. Den trinvis Forøgelse af Trykket er yderst vigtig, fordi det ved pludselig Trykforøgelse er umuligt at bestemme Fejlstederne nøjagtigt og ved hvilket Tryk de fremkommer.

Ved en almindelig liggende cylindrisk Kedel, vil der — naar denne er ny — sjælden indtræffe Formforandringer, hvorimod dette kan ske ved andre Kedeltyper. Yderskallens Diameter vil forøges ganske lidt, men blive som oprindelig, saa snart Trykket ophører. Saalænge Kedlen befinder sig i Kedelsmedien, volder det ingen Vanskelighed, at maale dens enkelte Dele før, under og efter Koldtrykprøven, og som Erfaringsværdi gælder, at en cylindrisk Yderskals Udvidelse ved Koldtrykprøve, til det dobbelte Kedeltryk, er 1:1000. Denne Udvidelse kan maales ved, at en Klaverstreng lægges halvanden Gang rundt om Yderskallen og strammes ved en Vægt i hver Ende. Foroven paa Kedlen anbringes der før Koldtrykprøven to Mærker over et paa hver sin af de to ved Siden af hinanden liggende Dele af Klaverstrengen. og naar Trykket er Maksimum, maales Afstanden mellem disse Mærker. Naar Trykket ophører, skal disse Mærker paany staa overét. Det viser sig imidlertid, at dette næsten aldrig er Tilfældet, fordi Friktionen mellem Klaverstrengen og Yderskallen hindrer Klaverstrengen i at følge Materiellets Sammentrækning nøjagtigt.

Ved Dampkedler maa man benytte en Sikkerhedsfaktor af 4,8 til 5,5.

Forhen og desværre ofte nu, benyttes Koldtrykprøven til at finde det Kedeltryk, som Kedlen maa arbejde med. Dette er en fuldstændig fejl Fremgangsmaade; thi Kedeltrykket bør findes ved Beregning, og Koldtrykkets Størrelse maa fastsættes efter dette. I Praksis foregaar ovennævnte Tilfælde oftest saaledes: En Kedlejer har en Kedel, som i længere Tid har været ude af Drift og er af ubestemt Alder, samt i ubekendt Tilstand. Synsmanden tilkaldes, og Ejeren meddeler, at han ønsker at lade Kedlen arbejde med et Tryk af 10 kg/cm². »Godt«, svares der, »saa prøver vi Kedlen med 10 kg/cm² Koldtryk, og hvis den holder, er alt i Orden«. Hvis man ikke er ganske sikker i sin Sag, gaar man op til 15 kg/cm². Kedlen udholder Trykket bortset fra nogle mindre Lækager, som hurtigt afhjælpes, og Ejeren faar nu

Bevis for, at Kedlen er driftssikker ved et Kedeltryk af 10 kg/cm². Begge Parter er tilfredse, uden at man har fundet Anledning til at undersøge i hvilken Forfatning Kedlen befinder sig efter Prøven. Man har altsaa fuldstændig ladet Kedelmaterialets Elasticitet være ude af Betragtning. Kedlen har imidlertid under maaske mange Aars Drift, udvidet og paany trukket sig sammen ved hver Ændring af Damptrykket og Fyringsmaaden, saa at den sluttelig har mistet en Del af sin Elasticitet. Heraf følger, at Brudgrænsen er væsentlig nedsat. Uden nøjagtige Maalinger er det følgerigt umuligt at bestemme, om den gamle Kedel ved Koldtrykprøven har naaet eller maaske overskredet den formindskede Elasticitetsgrænse, og det kan meget nemt indtræffe, at Kedlen sprænges ved en pludselig Belastningsændring, f. Eks. ved at en Sikkerhedsventil letter.

Ved Koldtrykprøver bør følgende Regler følges:

1. Kedlen maa nøje undersøges ud- og indvendig, og Størrelsen af de enkelte Plader, Naglesamlinger, Nagler, Bolte o. s. v. skal maales.

2. Kedeltrykket beregnes efter de tagne Maal, og hvis der hersker Tvivl om Kedlens Tilstand, i Særdeleshed hvis den er over 10 Aar gammel, maa Sikkerhedsfaktoren forøges.

3. Koldtrykket maa ikke være mere end 1½ Gange det ved Beregningen fundne Kedeltryk.

4. Kedlen fyldes saaledes med Vand, at al Luft fjernes, hvilket hensigtsmæssigst sker ved at aabne en Hane eller Ventil paa Kedlens Top.

5. Koldtrykket maa ikke frembringes ved en Damppumpe, fordi det ved en saadan er vanskeligt at regulere Trykforøgelsen nøjagtigt. Der bør anvendes en Haandpumpe, Trykket skal forøges trinvis, og der maa, naar Kedeltrykket er oversteget, vogtes meget nøje paa alle Uregelmæssigheder.

6. Efter Koldtrykprøven maa Kedlen tømmes og undersøges nøje saavel ud- som indvendig.

I Reglen vil Koldtrykprøve kun være nødvendig efter større Reparationer, men ved smaa liggende Kedler og lignende, som ikke kan undersøges indvendigt, er Koldtrykprøven det eneste Middel til at opdage Fejl. Kedlens ydre Dele maa da, saavidt Forholdene tillader det, nøje overvåges under Prøven.

— — —

Man vil se, at de ovenfor anførte Regler i alt væsentligt stemmer overens med den her i Landet anvendte Praksis, idet dog skal bemærkes, at en Undersøgelse af Kedlen efter Koldtrykprøven saa godt som aldrig finder Sted.

Dette Punkt har imidlertid en stor Betydning; thi umiddelbart efter en Koldtrykprøve vil man, hvis Materialet er svækket kunne finde

ganske fine Revner, som hurtigt dækkes af Kedelsten og ved senere Kedelrensninger fyldes med Kedelstenspulver, saa at de ikke kan opdages før en Koldtrykprøve.

Efter de nu gældende Anskuelser kan man formentlig betragte Koldtrykprøve af nyfabrikerede Kedler som en Nødvendighed, hvorimod Koldtrykprøve af ældre Kedler ikke giver noget absolut Maal for disses Driftssikkerhed og kan være direkte skadelig, hvis Trykket væsentlig overskrider Kedeltrykket.

Ved en Kedel, som under Drift ikke har vist Utætheder, vil den bedste og sikreste Prøve derfor være en nøje og samvittighedsfuld Undersøgelse af alle Kedlens Dele af en dertil kyndig Fagmand.

T. f. M.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Marts 1925 kan Lokomotivfører P. C. Møller, Københavnsvej, Vordingborg, J. S. P. Ruelykke, Nordre Frihavnsgade 6, København Ø., og H. P. Rasmussen, »Strandlyst«, Dyrehavevej, Nyborg, fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd ved Statsbanerne.

DELEGERETMØDET

Kredsgeneralforsamlinger og Delegeretmøde afholdes i Dagene 28., 29. og 30. April 1925 i Forsamlingsbygningen, Østergade, Aarhus.



Hr. Redaktør!

Maa jeg bede om Plads for nogle Bemærkninger, som Tiden giver mig Anledning til.

Ork ja, Hr. Redaktør, det er en drøj Tid, vi lever i, det svirrer med de mest utrolige Rygter, og »Smedene« — Rygtesmedene — er i travl Virksomhed. Alle de kloge Hoveder er blevet lagt i Blød, og som sædvanlig kommer der noget godt ud af det. Og saa er jeg kommet i Tanker om de ti Bud, og om hvor ivrig man er i Troen. — Som nu f. Eks. dette: Tal nedsættende om din Organisation og dens Ledelse hver Gang, der er Lejlighed dertil. Stikkes Næsen inden for paa Gb., vil man se de ivrige Udbredere af Læren om deres egen Ufejlbar-

lighed, og om at de er meget klogere end Ledelsen, og de glemmer ikke omhyggelig at forklare enhver, at de ikke er enig med deres Organisation og dens Ledelse.

Jeg saa forleden i »Jern og Metalarbejderen« en lille Notits, som jeg maaske med Redaktørens Billigelse maa citere: »Fagorganisationer, som er vokset ud fra Arbejderklassens Liv, maa naturlig — som en levende Bevægelse — være Genstand for Udvikling og Forandring; men Forandringerne maa gaa i Flugt med Medlemmernes Udvikling. De maa være Resultatet af kollektivt Arbejde og Beslutninger. Det nytter ikke, at hver gaar sin Vej med sine Meninger, selv om disse er aldrig saa gode. Det er gennem Evnen til at kunne indordne sig under Fællesskabet og gennem Fællesskabet, at man vinder frem.«

Hvis disse »kloge« Rygtesmede paa Gb. kunde forstaa disse Ord og drage Lære af dem, var det jo rart, men handlede de efter dem, blev der ikke den Atmosfære, hvori de helst aander, den forplumrede Luft, der er deres rette Element. Og Rygtesmedene er bekymrede, ork saa bekymrede, det tynger deres Sind, at ikke de havde Myndigheden til at fremme deres Kammeraters Interesse, thi ingen kan bedre end netop dem se, hvor dumt Ledelsen bærer sig ad. — »Nu gaar det ikke længere«, »De spørger ikke os — for det er dog os, der netop altid ved det rigtige«, saadan siger de stortalende indsigtfulde Mænd derude. Det er dog os, der er Verdens Navle. — Men Herregud, Hr. Redaktør, der skal være Panik, de skal gaa som i en Rus derude, de kan ikke taale den Tanke, at det ikke er dem, der bestemmer Farten, det, at andre ogsaa har et Ord med i Laget, er en Vederstyggelighed.

Vi er imidlertid midt i Karnevalstiden, og paa Gaarden er der vist Karneval, saa i den Anledning skal jeg citere et lille Digt, passende til Lejligheden.

»Paa Gaarden er der Karneval,
hvor hver med Maske møde skal,
vil han for noget tages.

At sige Sandhed der er smukt,
men bærer tit en bitter Frugt —
thi Gaarden vil bedrages«.

(Frit efter G. Siesby.)

Med Tak for Optagelsen

Caspar Røgbærder.

AFLYSNING

Festligheden, som var paatænkt for Jubilæerne fra 1900, aflyses paa Grund af manglende Tilslutning.

A. A. Møller. Ph. Carlquist.



NOTISER

Jernbanebommene.

Ogsaa i andre Lande staar Spørgsmaalet om Sikkerheden ved Jernbaneoverskæringer paa Dagsordenen. Saaledes er Jernbanebommene til Eksempel paa Strækningen Rotterdam—Haag bleven forsynet med stærke Reflektorer med rødt Glas, som paa lang Afstand tilbagekaster Lyset fra en ankommende Bil, hvorved Chaufføren i god Tid gøres opmærksom paa, at Vejovergangen er spærret.

Banestrækningen Ringsted—Hvalso

er for saa vidt færdig, at der er Sandsynlighed for, at denne vil kunne tages i Brug 1. Juni i Aar.

Strækningen blev for kort Tid siden inspiceret af Embedsmænd fra Anlægene og fra Distriktet.

Paa Padborg Station.

vil Arbejdet i den nærmeste Fremtid blive paabegyndt. Stationens Ombygning vil antagelig vare et Par Aar.

Større Hastighed.

Ved en fornylig afholdt Trafik-Konference i Stockholm behandledes Spørgsmaalet om en Forbedring af Togtiderne paa Strækningen Oslo—Malmø og Oslo—Helsingborg. For at opnaa dette skulde Banelegemet paa den norske Del af Ruten forstærkes, hvilket ogsaa Nordmændene var villige til, forudsat at Sverige ogsaa vilde træffe Foranstaltninger til at forøge Kørehastigheden paa den svenske Strækning. — Der blev ikke taget nogen endelig Bestemmelse i Sagen.

Tysk Jernbanekonflikt.

Samtlige Jernbanemænds-Organisationer ved de tyske Statsbaner har den 3. Februar sendt Regeringen en Skrivelse, hvori de opfordrer til Optagelse af Forhandlinger om Løn og Arbejdstid.

Overenskomsten er opsagt til 28. Februar.

Engelsk Jernbanekonflikt.

De engelske Jernbanemænd har stillet Krav om Lønforhøjelse, men Jernbanedirektørerne har afslaaet enhver Forhandling. De har samtidig stillet Forslag om en Række Lønnedstættelser, som de forlanger antaget.

Situationen er alvorlig, og det synes at trække op til Strejke.

Norske Lokomotivmænds Forbund

har underrettet os om, at dets mangeaarige Forretningsfører Emil Sandberg har fratraadt Stillingen, idet den sidste Revision har konstateret, at han i en Aarrække har besveget Forbundet for et betydelig Beløb ca. 60 000 Kr. Dette sørgelige Budskab vil sikkert blive modtaget med Beklagelse af mange danske Lokomotivmænd, der gennem Aarene har lært ham

at kende som en stærkt interesseret Foregangsmand for Lokomotivmændene ogsaa i det skandinaviske Samarbejde.

Naar dette har kunnet gaaet i saa mange Aar, skyldes det dels, at Forretningsførervirksomheden og Kasserervirksomheden var forenet og dels en svigtende Revision.

Forbundet har i Sandbergs Sted valgt Lokomotivfører Robert Lund.

Jernbanerne

er i Aar 100 Aar gamle. Det var George Stephensons Damplokomotiv, som første Gang førte Vogne med sig fra Stockton til Darlington.

Danmark fik sin første Jernbane København—Roskilde i 1857.

Nu paa 100 Aarsdagen trænges Jernbanerne haardt af sin betydelig yngre Konkurrent Bilen.

Automatisk Kobling i Japan.

Departementet for Jernbanevæsenet i Japan har besluttet at automatisk Kobling skal indføres ved Statsjernbanerne. Med Undtagelse af Linien fra fra Hokkaido skal den automatiske Kobling være indført ved alle øvrige Statsbaner til Midten af Juni Maaned 1926.

Rustfri Jern

fremstilles nu i større, forretningsmæssig Stil. Det er tæt, elastisk og kan derfor bearbejdes i kold Tilstand og behandles paa samme Maade som blødt Staal, hvad der igen vii sige, at det kan vales til Plader, trækkes til Traad, eller sømløse Rør, eller presses til Pladearbejde i forskellige hule Former, ligesom det er let at behandle i Bænken og Ilden. Dets Modstandsevne overfor Rust, hvad der jo skyldes dets Kromindhold, er større end det rustfri Staals, og det skal, efter at være færdigt i Værkstedet, ikke have nogen Efterbehandling, hverken varm eller kold.

Dets Anvendelse har hidtil været begrænset paa Grund af den høje Pris, men den sidste Tid har set det optræde som Konkurrent til Kobber f. Eks. til Tagbeklædning o. l.

Internationalt Transportarbejder-Forbund

holder Kongres i Bellinzona den 6.—8. Juni d. A. Paa Dagsordenen staar bl. a. følgende Spørgsmaal: Forfølgelsen af Jernbanepersonalets Organisationer i forskellige Lande, Ottetimersdagen ved Jernbanerne, Bestræbelserne paa i visse Lande at lade Jernbanerne overgaa til Privatdrift sammenholdt med Forbundets Krav paa Nationalisering og Socialisering af dem. Jernbanetrafiken og Automobiltransporten. Elektrificeringens Indflydelse paa Jernbanemændenes Arbejdsvilkaar. Betydningen af »passiv Modstand« som Kampmiddel for Jernbanemænd. Personlig Forbindelse mellem Jernbanepersonalet i de forskellige Lande.

Det vil ses heraf, at Dagsordenen afspejler de Spørgsmaal af vital Karakter, der beskæftiger saavel Banerne som Personalet i mange Lande.

T. f. M.

BYTNING.

En Lokomotivfb. i Helsingør ønsker at bytte med en Lokomotivfb. paa Gb., naar der samtidig kan byttes Lejlighed.

A. H. Alberg, Murergade 3, 2., Hg.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F. fra 1. Februar 1925.

Lokfyrbasp. M. Sørensen, E. A. Madsen og J. P. Møller Jensen i Fredericia. — A. Dahl Jensen, A. M. Christensen, H. Møller Mikkelsen og J. Mathiasen Højbye i Eshjerg.



Udnævnelse fra 1—2—25:

Lokomotivfører H. M. Kann, Østerbro, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Østerbro (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder F. K. D. Gregersen, Københavns Godsb., til Lokomotivfører i Lunderskov (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder U. Sørensen, Fredericia, til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Haandværker S. H. Broe, Tønder, til Lokomotivfyrbøder i Tinglev.

Haandværker O. Nielsen, Struer, til Lokomotivfyrbøder i Skjern.

Haandværker H. N. Skibby, Brande, til Lokomotivfyrbøder i Vamdrup.

Haandværker K. J. A. Holm, Københavns Godsb., til Lokomotivfyrbøder i Haderslev.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—2—25:

Lokomotivfører H. O. Jensen, Skern, til Københavns Godsb.

Lokomotivfører J. V. S. Endersen, Lunderskov, til Københavns Godsb.

Lokomotivfører V. M. Treu, Slagelse, til Odense (Depotforstander).

Lokomotivfyrbøder V. Jensen, Skern, til Slagelse.

Lokomotivfyrbøder J. M. Kleis, Fredericia, til Københavns Godsb.

Lokomotivfyrbøder P. Eriksen, Brande, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder W. Petersen, Tinglev, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder S. C. Nielsen, Fredericia, til Brande.

Lokomotivfyrbøder R. A. Møller, Vamdrup, til Fredericia.



Grethe's Magasin
A/S

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion
samt Kjoler

Aarligt Udsalg.

25—50 pCt. Rabat.

RATEBETALING.

Cigarforretningen
6 Østerbrogade 6

VIN - CIGARER - TOBAKKER
Tlf. Øbro 566 x.

**Ægte
Honning**

Billigst i Danmark.
6 Pd. 7 Kr., 9 Pd. 10 Kr.
inkl Spande. Sendes
overalt pr. Postopræv-
ning. Bestilling paa
mindst 18 Pd. portofrit.

Københavns Honninghus, Graabroretorv 4, Kbhvn. K.
Telef. 6024. Største og ældste Specialfirma. Grdl. 1829.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Februar.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.

Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central » 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

**Drik
Albani Øl.**



Amk. Gummivare

Industri Vesterbrogade 3 Kbhvn. B.
Modersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Primær.
DISKRET EKSPEDITION ♦ Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

Announce-Expedition

Ny Vesterbrogade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.